

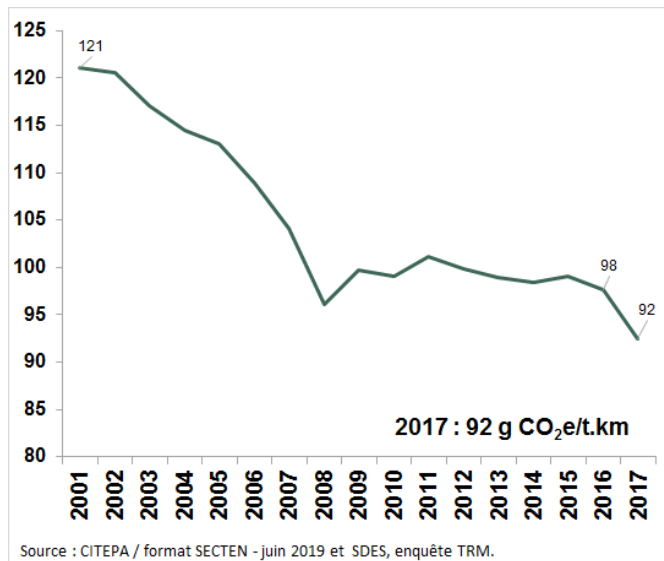
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES & ENVIRONNEMENT

CHIFFRES DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE & SOLIDAIRE - CITEPA

LES GAZ A EFFET DE SERRE

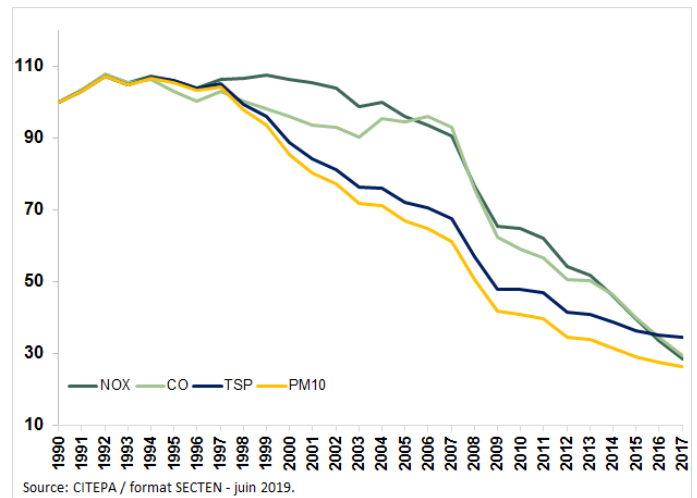
Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) sont le principal responsable du réchauffement climatique. En France, les transports terrestres sont la première source d'émission de CO₂. Cependant, le Transport Routier de Marchandises a réduit significativement ses émissions. **Ainsi, les émissions de CO₂ sont-elles passées de 121 g / t.km en 2001 à 92 g / t.km en 2017, soit une baisse de 24%.**

Réductions des émissions de CO₂e générées par le transport routier de marchandises (g/t.km*)



*Unité de mesure utilisée fréquemment dans le secteur du transport de marchandises. Elle reflète le lien entre les flux de tonnes transportées et la distance parcourue. Ainsi, 2 000 t.km représentent 10 tonnes de marchandises transportées sur 200 km.

Réductions des émissions des polluants générées par le transport routier de marchandises (Indice base 100=1990)



LES POLLUANTS

Dans un contexte global de prise en compte du besoin d'amélioration de la qualité de l'air et notamment de l'impact négatif des polluants générés par l'activité humaine, le Transport Routier de Marchandises poursuit la forte réduction de ses émissions. Cette diminution significative est le fruit des progrès technologiques et de l'optimisation des flux. **En 2017, les émissions annuelles de polluants générés par le TRM sont au plus bas depuis 1990.**

-24%

de CO₂e générés par tonne-kilomètre transporté par rapport à 2001

#2 éme

secteur ayant le plus diminué ses émissions de particules totales en suspension (TSP)

-229

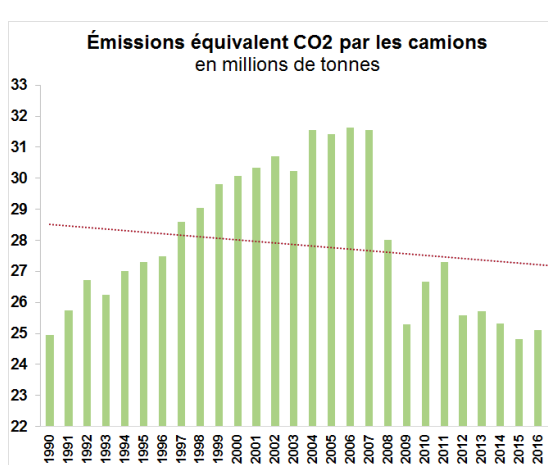
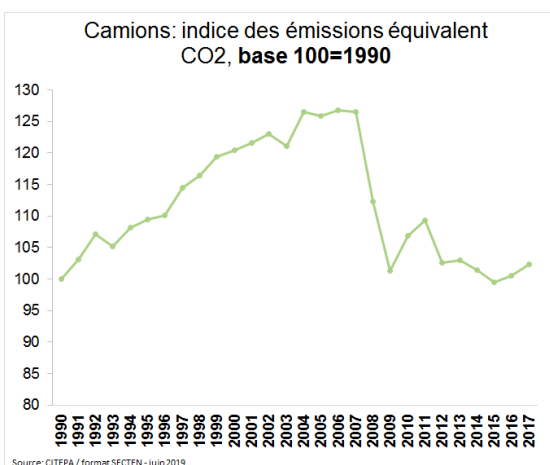
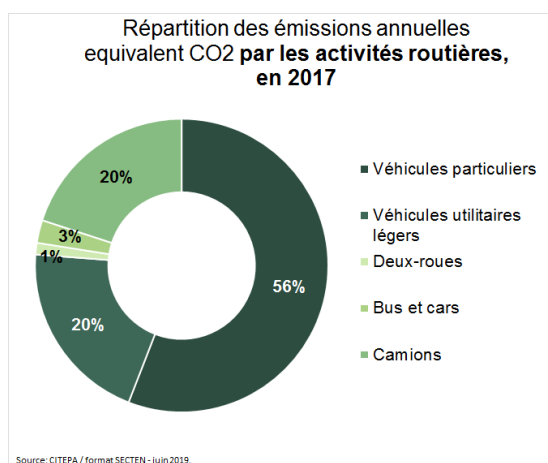
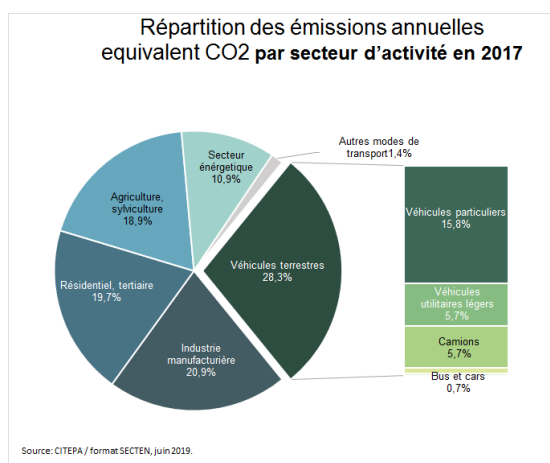
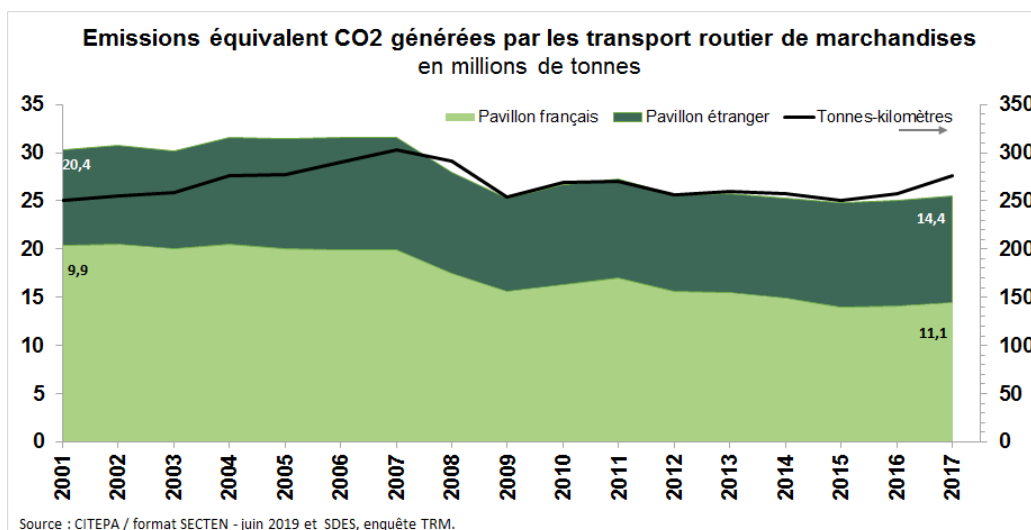
MILLIERS DE TONNES DE NOX

générés par année par rapport à 1990

LES GAZ A EFFET DE SERRE

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2017, le Transport Routier de Marchandises génère 25,5 millions de tonne d'équivalent CO₂ (CO₂e)* dont 11,1 million de tonnes pour le pavillon français (compte propre et compte d'autrui) et 14,4 millions de tonnes pour le pavillon étranger. Les émissions progressent légèrement par rapport à 2016 (+0,9%) alors que dans le même temps le volume de transport (t / km) a fortement progressé (+7,5%). Les véhicules terrestres restent les premiers émetteurs de CO₂e (28,3%) mais **les poids lourds ne représentent que 5,7 % du total des émissions et la tendance est en légère baisse depuis 1990.**



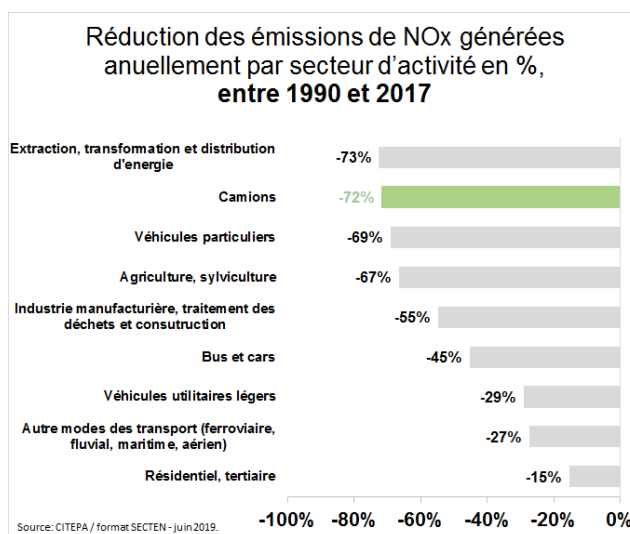
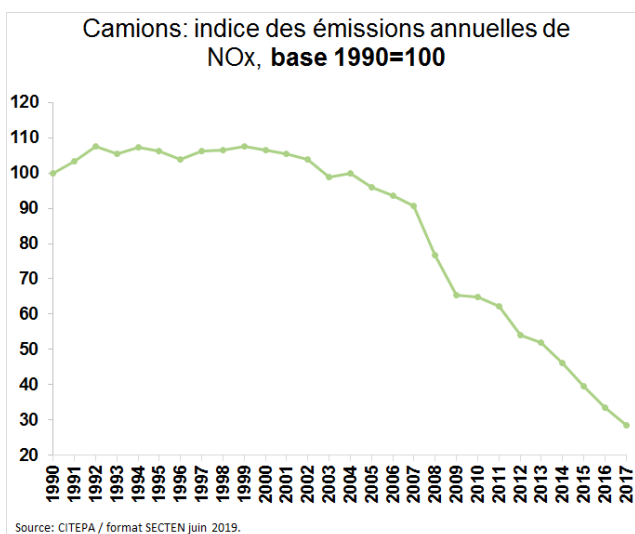
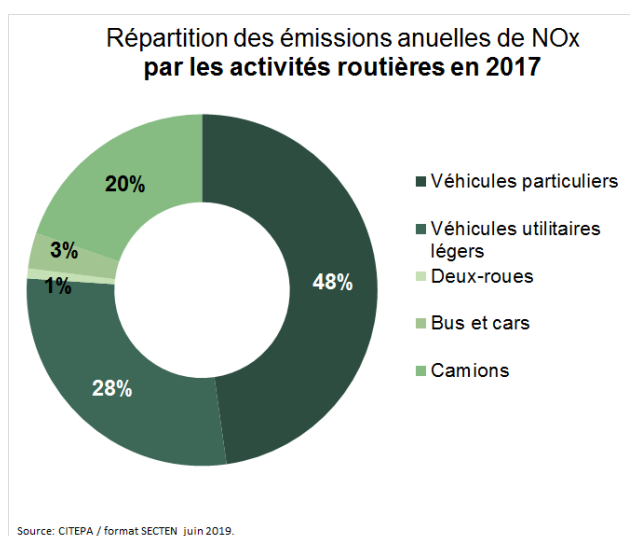
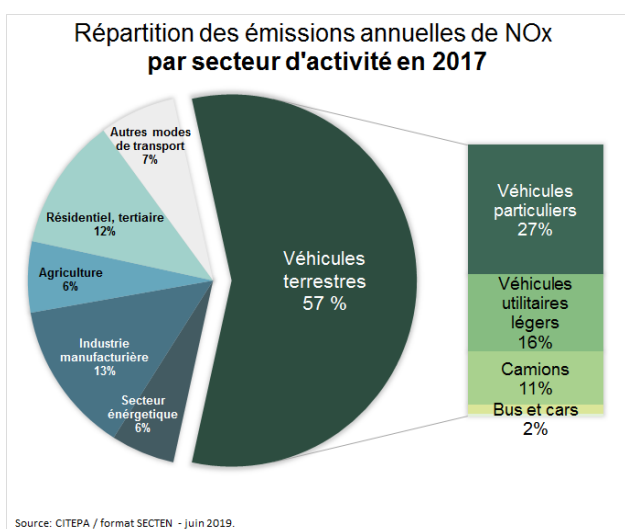
*En tonne équivalent CO₂ représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone.

LES POLLUANTS

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

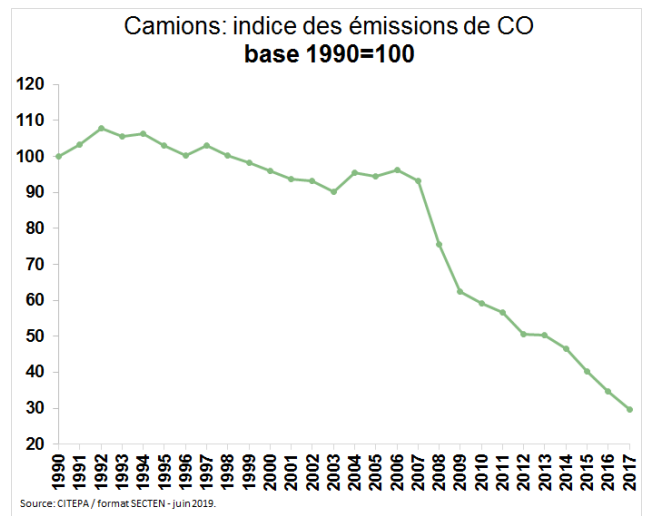
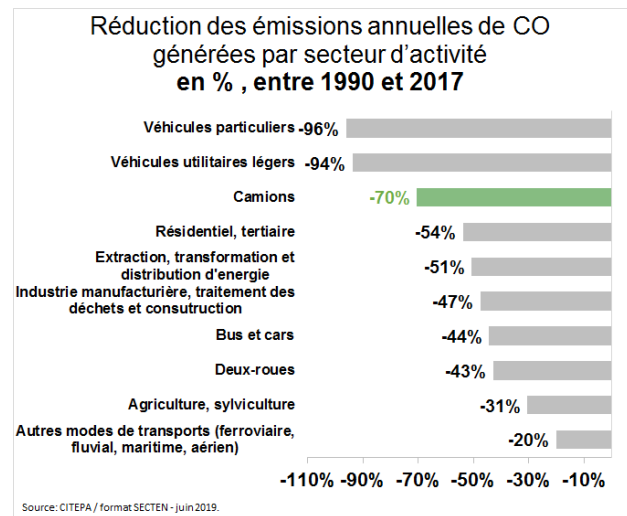
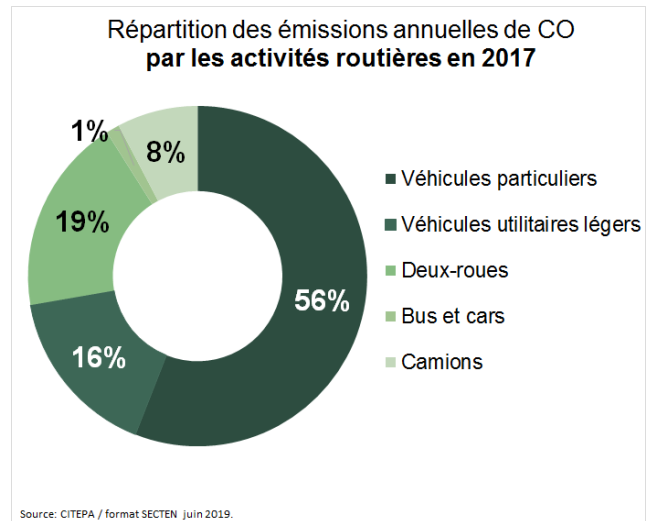
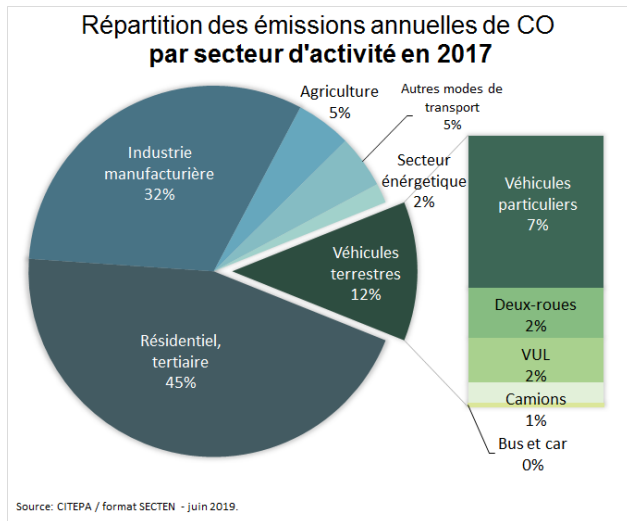
LES OXYDES D'AZOTE (NOx)

En 2017, 57% des émissions annuelles de NOx de l'ensemble des secteurs d'activité ont été générées par les véhicules terrestres. Les véhicules particuliers sont les premiers émetteurs (27%), suivis par les Véhicules Utilitaires Légers (16%), les poids lourds (11%) et les bus et car (2%). En ce qui concerne les seules activités routières, la part des véhicules particuliers est de 48%, celle des VUL de 28% et celle des poids lourds de 20%. En 2017, les émissions de NOx des poids lourds diminuent de 15% par rapport à 2016 alors que, sur la même période, le volume de transport (tonnes-kilomètres) progresse de 7%. **Cette réduction des émissions de NOx des poids lourds est de 72% de 1990 à 2017. C'est le 2ème secteur ayant la plus forte baisse des émissions sur la période.**



LE MONOXYDE DE CARBONE (CO)

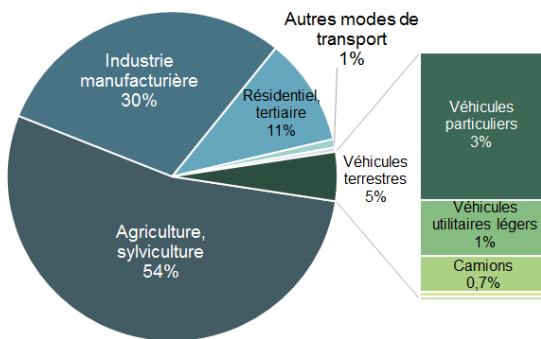
En 2017, les poids lourds (1%) et les Véhicules Utilitaires Légers (2%) ne représentent qu'une part infime des émissions annuelles de CO de l'ensemble des secteurs d'activité. En ce qui concerne les seules activités routières (12% du total), les poids lourds représentent 8% des émissions annuelles et les VUL 16%. **De 1990 à 2017, les émissions de CO ont fortement chuté notamment en ce qui concerne les VUL (-94%) et les poids lourds (-70%).**



PARTICULES TOTALES EN SUSPENSION (TPS)

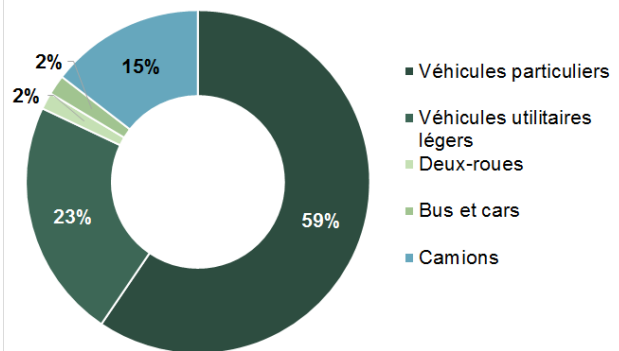
En 2017, le secteur agricole est responsable de plus de la moitié des TPS générées (54%) suivi par l'industrie manufacturière, le traitement des déchets et la construction (30%) et le résidentiel-tertiaire (11%). Les véhicules terrestres ne représentent que 5% du total dont 59% pour les véhicules particuliers, 23% pour les véhicules utilitaires légers et 15% pour les poids lourds. **Depuis 1998, les TPS générées par les poids lourds diminuent, en moyenne annuelle, de 5% et cette réduction des émissions annuelles est de 65% de 1990 à 2016.**

Répartition des émissions de particules totales en suspension (TSP) par secteur d'activité en 2017



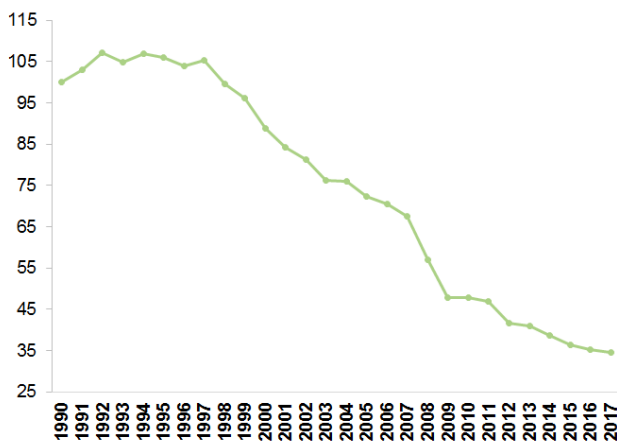
Source: CITEPA / format SECTEN - juin 2019.

Répartition des émissions de particules totales en suspension (TSP) par les activités routières en 2017



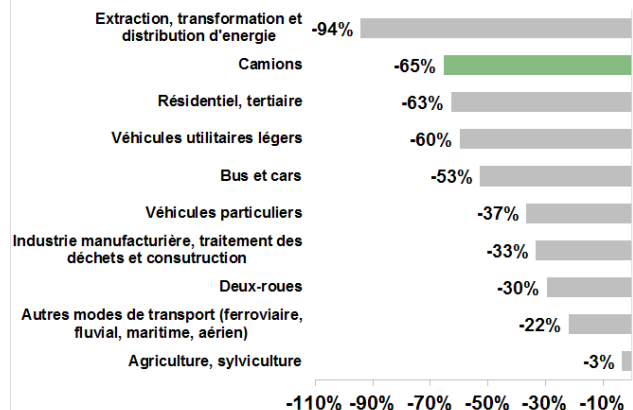
Source: CITEPA / format SECTEN - juin 2019.

Camions: indice des émissions de TSP base 100=1990



Source: CITEPA / format SECTEN - juin 2019.

Réduction des émissions annuelles de TSP générées par secteur d'activité en %, entre 1990 et 2017

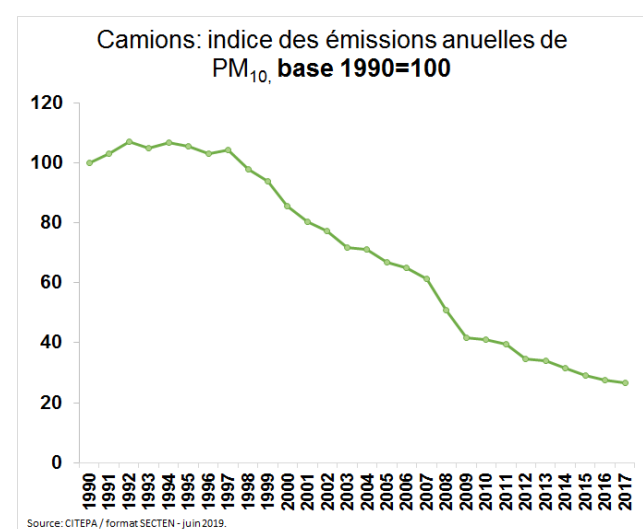
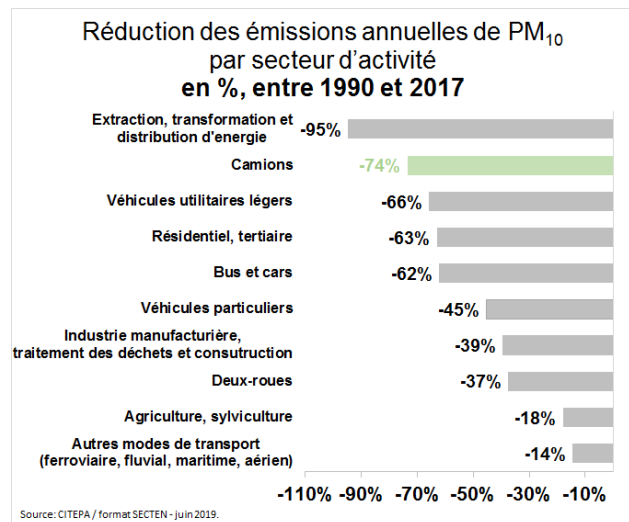
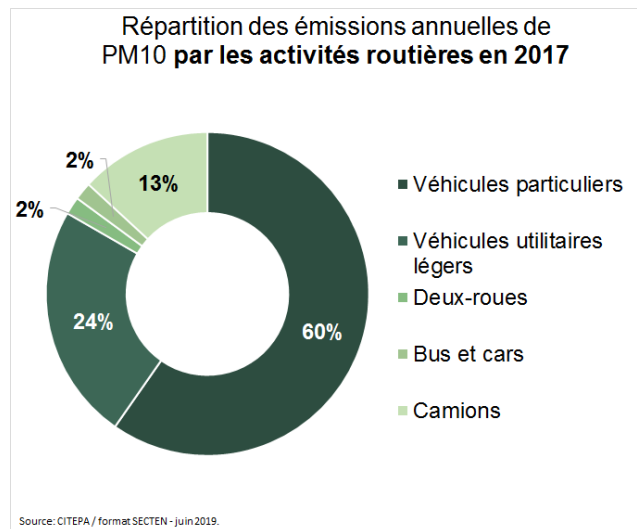
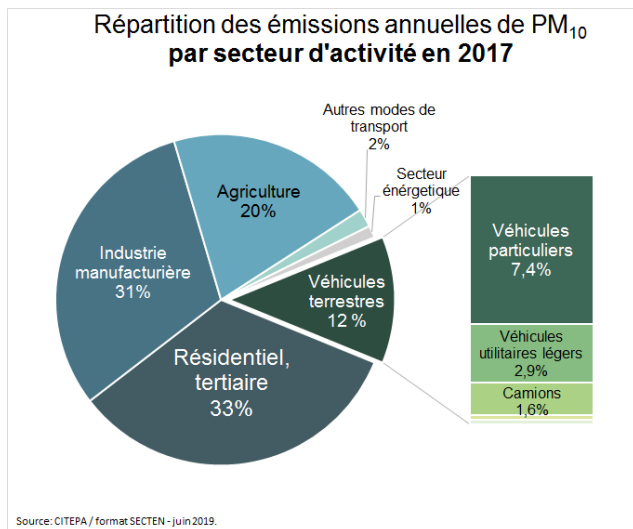


Source: CITEPA / format SECTEN - juin 2019.

PARTICULES DE DIAMETRE INFÉRIEUR A 10 MICRONS (PM 10)

En 2017, les émissions de PM 10 s'élèvent à 254 000 tonnes. Les véhicules terrestres ne représentent que 12,4% de ces émissions, loin derrière le résidentiel-tertiaire (33,4%), l'industrie manufacturière et la construction (30,9%) et l'agriculture-sylviculture (20,5%). Au sein des activités routières, les véhicules particuliers génèrent les 3/5 des émissions, les VUL 24% et les poids lourds 13%.

Les camions ont diminué leurs émissions de 74% entre 1990 et 2017. Il s'agit du 2ème secteur d'activité le plus performant sur la période.



DES PROFESSIONNELS ENGAGÉS

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

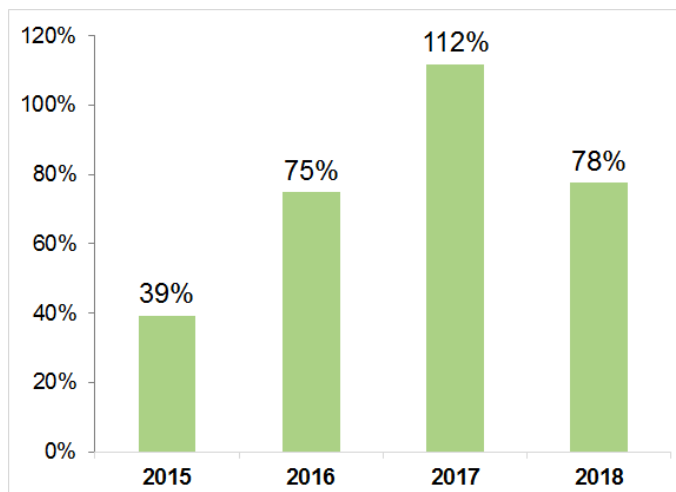
Les carburants alternatifs

Aujourd'hui, le GNV / BioGNV* est la seule alternative mature pour faire face au changement climatique. Par rapport au diesel, le GNV génère -50% de NOx et -95% de particules fines et le BioGNV, -80% de CO2.

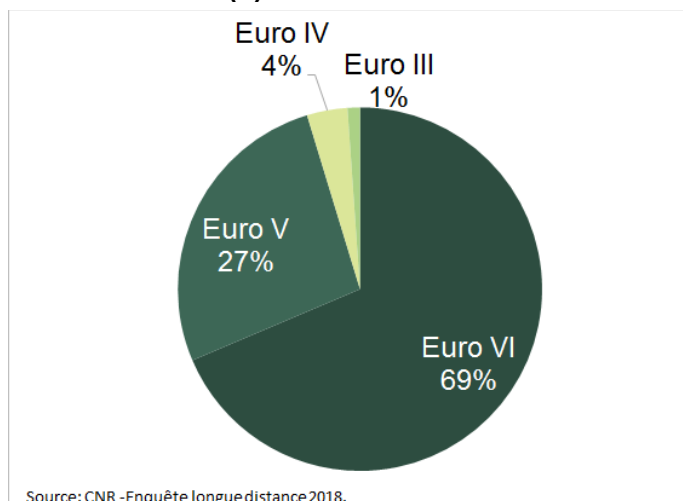
Au cours des 4 dernières années le parc de poids lourds GNV a fortement augmenté. Cette progression est de 112% en 2017 et de 78% en 2018. Afin de permettre leur avitaillement, le nombre de station GNV progresse également. En 2020, il est prévu 250 stations sur le territoire national. **Cette hausse du parc GNV est le fruit de la volonté des transporteurs de s'engager dans la réduction de leur impact sur l'environnement.**

En 2018, 69% du parc de poids lourds est à la norme Euro VI. Cette norme implique une réduction significative des émissions polluantes générées, de 0,13 particules (g/kwh) pour la norme Euro III à 0,01 particules (g/kwh) pour la norme Euro VI.

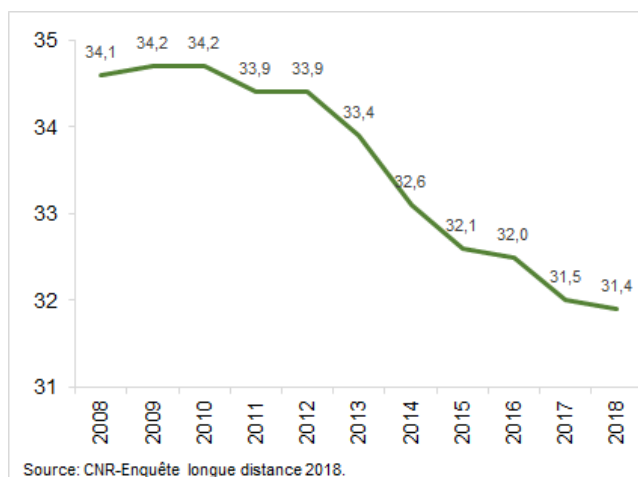
EVOLUTION ANNUELLE
DU PARC DE CAMIONS GNV



PARC DE CAMIONS SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE EN 2018 (%)



EVOLUTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT
(LITRE PAR 100 KM)



L'éco-conduite

L'éco-conduite est une conduite plus douce et plus intelligente qui permet de limiter la consommation de carburant et les émissions de CO2. L'éco-conduite, largement pratiquée par les transporteurs, nécessite un rappel régulier des bonnes pratiques, qui viennent compléter les différents outils mis en place au sein de l'entreprise, notamment au travers de la charte « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent ». L'éco-conduite permet de réduire de 5 à 10% la consommation de gazole. En 10 ans, la consommation de carburant a baissé de 9 %.

*Energie verte obtenue à partir de la fermentation de matières organiques dans un environnement privé d'oxygène.

DES PROFESSIONNELS ENGAGÉS

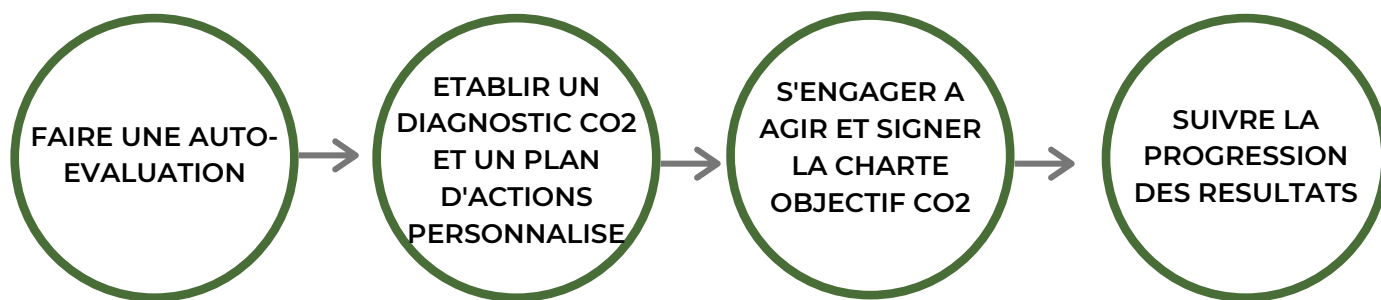
LE PROGRAMME EVE



Programme d'accompagnement des entreprises pour la réduction de l'impact énergétique et environnemental dans leurs activités de transport et logistique.

DU DIAGNOSTIC À L'ACTION :

S'ENGAGER ET BÉNÉFICIER DES SERVICES DE LA CHARTE OBJECTIF CO2



LE PLAN D'ACTIONS:

METTRE EN OEUVRE AU MOINS 1 ACTION SUR CHACUN DES AXES DE PROGRES

1. VÉHICULES

- Moderniser la flotte.
- Choisir des équipements, accessoires, pneumatiques économes en carburant.

2. CARBURANT

- Utiliser des carburant alternatifs.
- Améliorer le suivi des consommations et des données d'activité.

3. CONDUCTEURS

- Former à l'eco-conduite.
- Mettre en place un système de management de la performance éco-conduite.

4. ORGANISATION DES TRANSPORTS

- Repenser l'organisation des flux de transport.
- Optimiser le remplissage des camions.